

AEROPUERTOS Y CONEXIONES FERROVIARIAS

El caso Buenos Aires

C. L. Farberoff

Universidad Tecnológica Nacional, Facultad Regional San Nicolás

Abogado- Especialista en Transporte.

Espora 61, Ramos Mejía, (B1704FAA), Buenos Aires, Argentina

transporteyturismo@ymail.com

RESUMEN

La competitividad económica y la calidad de vida de los habitantes y del turismo receptivo nacional e internacional de la ciudad global o megaciudad de Buenos Aires, padecen la falta de conexiones ferroviarias con los 2 Aeropuertos que tiene vuelos regulares de pasajeros nacionales, regionales e internacionales. Por esta razón se presentan propuestas superadoras de dicha carencia para los Aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque.

PALABRAS CLAVES: Buenos Aires, Enlace ferroviario aeropuertos, Megaciudad

ABSTRACTS

Economic competitiveness and quality of life for residents and domestic and inbound tourism international global city or megacity of Buenos Aires, suffer from lack of railway connections with the 2 airports that have scheduled passenger flights domestic, regional and international. For this reason overcome presents proposals for such a lack of Ezeiza and Aeroparque airports.

KEYS WORDS: Buenos Aires, Airports rail link, Megacity.

INTRODUCCION

A los efectos de resolver la problemática planteada, en primer lugar introduciré las conclusiones pertinentes, extraídas del documento Aeropuertos y Conexiones Ferroviarias. Las experiencias internacionales, presentadas en éste IV Congreso de la RIDITA

Luego aportaré los datos más sintéticos del Territorio de la Megaciudad de Buenos Aires como los desafíos de estos conglomerados en el mundo.

Presentaré estudios y opiniones sobre la Megaciudad de Buenos Aires y el transporte aéreo en la misma por parte de Planificadores Urbanos e Ingenieros del Transporte.

Se aportarán las líneas básicas de las principales propuestas de conectar a los Aeropuertos entre sí y cada uno de ellos con el Área Central, para finalizar con las conclusiones del documento.

DESARROLLO

Las experiencias internacionales muestran que en 41 países del mundo (21,24 % de los miembros de la ONU), existen 155 Ciudades y en éstas 178 Aeropuertos conectado con 288 tipos de enlaces ferroviarios con sus áreas centrales.

De las 155 Ciudades, existen 89 (57,42%) que tienen 1 sólo aeropuerto (51,44% del total) con 1 sólo servicio de conectividad ferroviaria, (30,09%), mientras que 30 Ciudades con más de 2 Aeropuertos en su área de influencia que están conectados ferroviariamente al área central de las mismas y en varios casos conectados entre sí.

Dicha conectividad o enlace de Aeropuertos mediante transporte guiado sobre rieles (Air Rail Link) van desde el más sencillo Bus a una estación ferroviaria o de un Metro hasta los trenes de Alta Velocidad en Red o el sofisticado Maglev.

Sobresalen nítidamente los transportes ferroviarios o guiados sobre rieles urbanos, con un 23,96% de LRT y Metros y un mayoritario 50, 70 % de Suburbanos y Regionales, que constituyen el 74,67% de los 288 enlaces hallados.

En los países que no integran el 21, 24% señalado anteriormente, los pasajeros del transporte aéreo llegan y salen de sus aeropuertos por las diferentes modalidades del transporte automotor público, semipúblico y privado, que es el más extendido, pero a su vez, es el menos sustentable para las sociedades y el medio ambiente, razón por la cual un transporte aéreo sostenible debe bregar o estimular y promover la conectividad con una modalidad de transporte más amigable con el medio ambiente que implicaría dejar de depender exclusivamente del transporte automotor.

BUENOS AIRES, la Megaciudad Global en el Cono Sur de AMERICA.

En este documento, consideramos a Buenos Aires, como la ciudad global ó área metropolitana ó metrópolis ó megaciudad, indistintamente, como el territorio bajo la jurisdicción de todos los gobiernos locales definidos en el art.2° de la Ley 25.031¹, con una mínima modificación, que no genera ningún efecto sobre alguna persona, y consiste en retirar al Municipio de Punta Indio y reemplazarlo con el Municipio de Magdalena, en el corredor sudeste y por otra parte incorporar al Municipio de Navarro, en el corredor sudoeste, quedando una **Superficie de 18.391 km²**; una población de **14.974.837 habitantes** y una **densidad de 814,2 hab./km²**, comprendiendo la **totalidad de las tres(3) coronas y parcialmente la 4ª**, con una distancia radial promedio de 99,4 km y 81 minutos de viaje en auto sin congestión.

Esta área, posee una red de ferrocarriles suburbanos de 883 Km. de extensión y 260 estaciones, con tres trochas ferroviarias: i) Trocha 1000 mm, conocida como la trocha angosta o trocha métrica, que la tienen los Fc. Belgrano Norte y Belgrano Sur, ambos con tracción diesel; ii) Trocha 1435 mm, la de menor longitud y estaciones, también conocida como la trocha media o standard que equipa al Fc. Urquiza y a todas líneas del subterráneo o metro y el Premetro de Buenos Aires, más el Tren de La Costa y el Tren del Este; iii) Trocha 1676 mm: conocida como la trocha ancha. Es la que posee la mayor extensión o mayor longitud en el área y se encuentra en los Fc. Gral. Roca; Gral. San Martín; Sarmiento; Bartolomé Mitre.

¹ ARGENTINA, Ley 25.031/1998.-ENTE COORDINADOR DEL TRANSPORTE METROPOLITANO(ECOTAM).- Artículo 2° -El área metropolitana de Buenos Aires, comprende el territorio de la Capital Federal -o la designación que en el futuro la autoridad competente le diera a dicha jurisdicción- y los siguientes partidos de la provincia de Buenos Aires: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Brandsen, Campana, Cañuelas, Ensenada, Escobar, Esteban Echeverría, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, General Las Heras, General Rodríguez, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanús, La Plata, Lomas de Zamora, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Moreno, Merlo, Morón, Pilar, Punta Indio, Presidente Perón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, San Vicente, Tigre, Tres de Febrero, Vicente López, Zárate y los que en el futuro deban ser incluidos como consecuencia del desarrollo urbano cuando las relaciones funcionales del área así lo requieran.

La infraestructura ferroviaria subterránea, en la cual circula el subte o metro de Buenos Aires, tiene una extensión 51,9 km. (medida entre las estaciones cabeceras de cada línea) y 83 estaciones. Mientras que el Tranvía ó Premetro, tiene una extensión de 7,60 km. Y 15 estaciones.

Desde el punto de vista institucional, el área comprendida en el párrafo anterior, comprende un total de cuarenta y cinco (45) gobiernos locales, de los cuales uno (1) es una ciudad-estado como Berlín, Viena en Europa y Washington D.C o México DF en América, en este caso, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 44 Municipios equivalentes a los de Brasil, México y los Condados en los EEUU, que se encuentran dentro del territorio del estado o provincia de Buenos Aires, la que tiene la mayor población, superficie y aportes al PBI nacional de la República Argentina.

EL DESAFIO DE LAS MEGACIUDADES y EL TRANSPORTE.

El Desafío de las Megaciudades y una perspectiva de líderes y expertos² fue un proyecto de investigación realizado por GlobeScan -MRC McLean Hazel, patrocinado por Siemens AG, que nos brinda un panorama muy productivo sobre los grandes desafíos de las Megaciudades.

Este informe estudió *“desafíos de infraestructura y tendencias de gobierno en 25 Megaciudades ... del mundo. Abarcó cinco sectores críticos de infraestructura: transporte, agua, electricidad, salud, y protección y seguridad. La encuesta fue conducida por GlobeScan, ...sobre los 522 informantes claves en las mismas, incluyeron cuatro grupos de interés: líderes políticos electos (funcionarios electos):100(19%); empleados de la municipalidad (empleados):184(35%); proveedores de infraestructura del sector privado, gerentes de compañías de construcción y financistas(privados): 108(21%); y personas que están en roles que influyen en la toma de decisiones sobre infraestructura e instrumentadores como líderes de opinión, académicos, Organizaciones No Gubernamentales y medios de comunicación (líderes de opinión): 130(25%). Sesenta y nueve por ciento (69%) de los encuestados tiene por lo menos diez años de experiencia en infraestructura urbana.*

MRC McLean Hazel realizó un análisis de los sectores críticos de infraestructura en ocho de las 25 ciudades cubiertas por este reporte. Las Megaciudades estudiadas fueron: Estambul, Turquía; Lagos, Nigeria; Londres, Inglaterra; Moscú, Rusia; Bombay, India; Nueva York, Estados Unidos; Shanghai, China; y São Paulo, Brasil. Este proyecto se basó exclusivamente en fuentes de datos secundarias (Por ejemplo, estudios existentes y series de datos).

La metodología enunciada, generaron las siguientes conclusiones: 1.-Las Megaciudades priorizan la competitividad económica y el empleo; 2.-Los asuntos de medio ambiente podrían ser sacrificados por el crecimiento; 3.-**El transporte rebasa todas las otras preocupaciones de infraestructura;** 4.-Mejor gobernabilidad es un paso vital hacia mejores ciudades; 5.- Soluciones integrales son deseables, pero difíciles de alcanzar; 6.-Las ciudades buscarán mejorar sus servicios, pero podrían hacer más para manejar la demanda; 7.- La tecnología ayudará a brindar transparencia y eficiencia; 8.-El sector privado tiene un papel que jugar en el incremento de la eficiencia³

El transporte supera a todas las demás opciones en infraestructuras

“El transporte emerge por amplio margen como el mayor desafío de infraestructura de una megaciudad” y... creen que tiene el mayor impacto sobre la competitividad de una ciudad....emergiendo “como la principal prioridad para la inversión”.

En el capítulo específico del sector Transporte de la investigación, que les permitió llegar al siguiente resumen. I) *El transporte es visto de lejos como el mayor desafío individual de infraestructura, y como factor clave en la competitividad de la ciudad;* II) *Al considerar la contaminación del aire y la congestión de tráfico como los dos mayores desafíos ambientales , los interesados predicen un fuerte énfasis en soluciones de transporte masivo;* III) **Las ciudades se inclinan más por mejorar e**

² GLOBE SCAN y MRC McLean Hazel, Desafío de las Megaciudades. Una perspectiva de líderes y expertos, Ed. Siemens AG, Múnich, 2007

³ Ídem p.4

incrementar la infraestructura existente, que desarrollar nuevos sistemas; IV) La gestión de la demanda fue rara vez mencionada como estrategia principal para atender los problemas de transporte de las ciudades

“Si las Megaciudades son los motores de la economía global, es la red de transporte lo que mantiene a estos motores trabajando en forma eficiente.”; que se manifiesta claramente en la cantidad de aeropuertos x megaciudad y la cantidad de conexiones ferroviarias dentro de cada aeropuerto con su área central, para lo cual se presentan los resultados en la siguiente tabla.

Tabla 1: MEGACIUDADES: Aeropuertos y Conexiones Ferroviarias

Ord.	Ciudad	Población 2015-MM	Área km 2	Densidad hab/km2	% PBI	Aeropuertos	Enlaces Ferroviarios
1	Tokio	36,2	13100	2.763	40	3	7
2	Seul-Incheon	24,7	4400	5.614	50	2	6
3	Nueva York	22,8	10768	2.117	< 10	5	9
4	Bombay	22,6	4350	5.195	15	1	0
5	Delhi	20,9	1500	13.933	< 5	1	1
6	Ciudad de México	20,6	4600	4.478	40	1	1
7	San Pablo	20	4800	4.167	25	2	0
8	Dhaka	17,9	1500	11.933	60	2	0
9	Los Ángeles	17,6	14000	1.257	< 10	6	7
10	Yakarta	17,5	1600	10.938	30	1	1
11	Lagos	17	1100	15.455	30	1	0
12	Calcuta	16,8	1400	12.000	< 10	1	1
13	Karachi	16,2	1200	13.500	20	1	0
14	Buenos Aires	14,6	3900	3.744	45	2	0
15	Manila-Quezon	13,9	2200	6.318	30	1	1
16	El Cairo	13,1	1400	9.357	50	1	0
17	Shanghái	12,7	1600	7.938	< 10	2	3
18	Rio de Janeiro	12,4	2400	5.167	15	2	0
19	Estambul	11,3	2650	4.264	25	2	2
20	Área Ruhr	11,1	9800	1.133	15	2	7
21	Beijing	11,1	1400	7.929	< 5	1	1
22	Moscú	10,9	1100	9.909	20	3	4
23	Paris	10	2600	3.846	30	3	6
24	Chicago	10	8000	1.250	< 5	3	4
25	Londres	7,6	1600	4.750	15	6	13
Elaboración Propia: Fuente Desafíos Megaciudades.-pag.9						55	74

¿Cuándo inauguren el futuro TAV⁴ de Brasil, que tendrá sus estaciones en los aeropuertos del Galeao en Río de Janeiro y Guarulhos en San Pablo, Buenos Aires seguirá manteniendo el valor cero (0) de conexiones ferroviarias con sus aeropuertos como lo tiene Karachi en Pakistán y Lagos en Nigeria?

La segunda ciudad global del mundo de habla hispana, después de la Ciudad de México, la 4ª de América y 14ª en el globo terráqueo, tiene alguna limitación o dificultad insalvable que le impide

⁴ TAV: Tren de Alta Velocidad en Red, que unirá las áreas metropolitanas de Río de Janeiro-San Pablo y Campiñas, de 510 Km. de extensión y 8 estaciones.

contar con dicha facilidad de conectividad? ¿Qué dicen los expertos planificadores urbanos e ingenieros del transporte de Buenos Aires?

LINEAMIENTOS DE LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (LRMBA)⁵

Teniendo en cuenta que: *La elaboración de estos Lineamientos Estratégicos para el Área Metropolitana de Buenos Aires surge de un convenio entre las Subsecretarías de Planeamiento y Urbanismo y Vivienda del Gobierno Autónomo y de la Provincia de Buenos Aires. Este acuerdo fue apoyado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que a través del convenio ATN/SI 9648-R, permitió la contratación de expertos internacionales, y el desarrollo de otras actividades de difusión de los resultados.*⁶

El documento denominado MODELO DESEADO para la Región Metropolitana de Buenos Aires en el marco del Plan Estratégico Territorial del Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, en la descripción de los 12 ejes del plan de acción que propone, no aparece expresado ni mencionado en todo el documento, el rol de la infraestructura aeroportuaria y ferroviaria y por el contrario todo el modelo se basa en la promoción de lo vial y lo portuario, tanto en el texto como en las imágenes.

Encontramos una síntesis que valida el párrafo anterior, en la p.357 de los LRMBA: *“Sintetizando las propuestas, con relación al tema del **puerto** desde la Provincia proponemos la creación de un **puerto nuevo aguas abajo**. La vialidad refuerza las **vialidades concéntricas** y en relación al **transporte**, la recuperación de los ferrocarriles y el boleto único como forma de democratización del mismo”.*

*“El tema del aeropuerto no está explícitamente tratado desde la Provincia, pero destacamos la falta de integración de este equipamiento con el sistema de transportes públicos metropolitanos y la necesidad de estudiar y resolver medios para una correcta vinculación con el mismo. (sic)”*⁷. A confesión de parte, relevo de prueba. La provincia o estado de Buenos Aires, que tiene en su territorio, al aeropuerto, que en el año de su construcción era el más moderno, el más grande y el más ecológico del mundo, por el cultivo de árboles, que hoy constituyen los bosques de Ezeiza, no lo trata ni le interesa el tema de la carga aérea ni el Hub de entrada del Turismo Internacional a la Argentina.

La mención que expresa la falta de integración del aeropuerto con los transportes públicos metropolitanos, es errónea pues existen los buses, taxis y remises. Lo inexistente o la no conectividad es la modalidad ferroviaria o guiado sobre rieles.

Así con la opinión y posturas de los planificadores urbanos, seguiremos en el equipo de Karachi y Lagos. Veremos que dicen sus pares de la ingeniería del transporte.-

INSTITUTO DE TRANSPORTE -ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERIA (ANI)⁸

Un documento más reciente y con el cual se coincide en los párrafos iniciales de la introducción y objetivos del estudio estratégico preliminar de *El Instituto de Transporte de la Academia Nacional de Ingeniería* que se propuso el estudio del problema de los accesos en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) dentro de su programa de estudios para 2011. Los temas a tratar comprendían: i) Saturación de accesos viales y sus paliativos; ii) Tramos faltantes críticos de conexión de la red de autopistas y iii) Soluciones eficientes mediante transporte masivo ferroviario.

⁵ GOBIERNO de BUENOS AIRES, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Garay, Alfredo. Coord. Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires, 2007, La Plata, Argentina

⁶ Nota 5, p.397.-

⁷ Nota 5. p.357

⁸ ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERIA, Instituto del Transporte. Documento 2. Estudio Estratégico Preliminar. Accesos a la Región Metropolitana de Buenos Aires. El Transporte Ferroviario y los Subterráneos. Octubre 2011, Buenos Aires.

La congestión en los accesos viales a la Ciudad de Buenos Aires ha adquirido una gravedad extrema, difícil de encontrar en otras grandes urbes del mundo. La congestión (nivel de servicio F según el Manual de Capacidad de Caminos del Transportation Research Board) ya es alcanzada en todos los accesos principales, durante dos a tres horas diarias en cada sentido en días hábiles, y en el retorno hacia el centro en días festivos. Las razones son claras. El parque automotor en la Región Metropolitana ha crecido a un ritmo superior al 10% anual en los últimos ocho años, sin que haya habido ampliaciones significativas de capacidad ni incorporación de nuevas autopistas. Además, el desarrollo residencial de familias de medios y altos ingresos, se ha desplazado fuertemente a zonas periféricas, sin que haya sido acompañado de un movimiento de similar intensidad de oficinas y actividades laborales. (ANI, p.12)

A diferencia de lo ocurrido en grandes ciudades de países desarrollados, el transporte masivo ferroviario, en superficie o subterráneo, no ha cumplido en Buenos Aires la función de absorber la mayor demanda de viajes. (ANI, p.12)

Este estudio preliminar se enfoca en la participación ferroviaria, es decir las líneas suburbanas de trenes, el subterráneo y la idea del RER (Red Expreso Regional). Actualmente la idea predominante es transferir personas que suelen utilizar el automóvil, hacia el ferrocarril a fin de reducir la congestión vial y mejorar el cuidado del medio ambiente (lo que no parece haber sido una prioridad durante los últimos años). La meta es transformar el sistema ferroviario en la verdadera columna vertebral del sistema de transporte público de pasajeros de la Región. (ANI, p.14), ya que la participación modal de la demanda en el año 2008 en la RMBA, el 90 % es por vehículos automotores (buses, taxis, chárter, combis, remixes, autos privados) y sólo el 10% en transporte guiado sobre rieles (Suburbanos y subterráneos o metros). En el caso de los Aeropuertos de Buenos Aires, es 100% automotor 0% transporte guiado sobre rieles.

Esta coincidencia inicial en los diagnósticos se bifurca y se diferencia respecto a las propuestas y soluciones.

La palabra aeropuerto dentro de todo el documento de 101 páginas, aparece tan sólo mencionado en 2 oportunidades, dentro de un mismo párrafo y con una solución muy parcial y en el largo plazo para el Aeropuerto de Ezeiza, condicionada a una supuesta demanda insatisfecha, que implica seguir alimentando la modalidad automotor. (ANI: 58)

La propuesta en materia de la ampliación de los subterráneos o Underground de Buenos Aires, es referirse a la ley 670 y un solo proyecto dentro de la misma, el proyecto PIDESBA (Plan Integral de Desarrollo de los Subterráneos de Buenos Aires), silenciando deliberadamente al proyecto REDDES⁹ incorporado plenamente a dicha Ley.

Respecto a los ferrocarriles suburbanos, retornan la promoción de los RER franceses del Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM) de 1969-1972, para los ferrocarriles de trocha ancha o 1676 mm. (Roca-San Martín) y (Sarmiento-Mitre), las Líneas 1 y 2, junto con la mención que esa idea se desarrolló en un documento del Arq. Martín Blas Orduña (ANI, 56)

La incorporación de una Línea 3 de trocha angosta, interconectando los Fc. Belgrano Norte y Belgrano Sur, es bienvenida en el documento de la ANI como en el año 2010 en el PETERS¹⁰, que consolida el impulso y promoción del concepto de los RER parisinos para la conexión de estos ferrocarriles, que fueron incorporados a la agenda del transporte metropolitano, por primera vez, en el mes de marzo de 2001, en una nota periodística del Suplemento M2 de Arquitectura¹¹ del diario Página 12 de Buenos

⁹ Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Vt49-2001 del 08/11/2001.- Tratamiento Despacho 1155.-Aprobación ley 670.-Ampliación Red de Subterráneos. Ver: <http://www.legislatura.gov.ar/vt.php>

¹⁰ PETERS: Plan Estratégico y Técnico de Expansión de la Red de Subtes, http://cleanairinstitute.org/download/rosario/gp4_1_04_roberto_agosta.pdf

¹¹ Farberoff, Ceferino L. *El proyecto de mudar el Aeroparque a Ezeiza*, Suplemento M2 de Arquitectura, Diario Página 12, 10/03/2001, Buenos Aires, Argentina.

Aires, con motivo del debate en torno al traslado del Aeroparque al Aeropuerto de Ezeiza” *Con el modo ferroviario, hay que desarrollar un subsistema integrado que comprenda, todas las trazas electrificadas de los ferrocarriles Belgrano Sur y Belgrano Norte, a través de la línea subterránea F, entre la Facultad de Derecho de la UBA y el Parque Fray Luis Beltrán, con un ramal accesorio a la terminal Constitución y un tren de velocidad alta (140-160 Km/h) desde la terminal Estación Buenos Aires (la Retiro del siglo XXI) hasta el Aeropuerto de Ezeiza, con sólo 2 paradas intermedias (Lugano Soldati y Cruce Mercado Central). Este subsistema, uniría la zona norte, el área central y la zona sur de la Ciudad Autónoma y el Aeropuerto de Ezeiza”*

En la Audiencia Pública del 14/08/2001 convocada para el tratamiento de la Ley que autorizara la construcción de nuevas líneas de subterráneos en la cual el proyecto REDDES participó activamente y que veremos más adelante, se volvió a dejar sentado el tema en la exposición, que se volcó a la versión taquigráfica de dicha Audiencia.

Que los Fc. Belgranos se transformen en una Línea RER en el año 2001, seguía siendo resistida, incluso por el Arq. Orduna¹², como los coordinadores del Proyecto PIDESBA.

Para muestra un botón: En el despacho 1155 de la Versión Taquigráfica del tratamiento de la ley 670, el oficialismo se expresó sobre el tema: “Sobre el proyecto REDDES:..... *El supuesto básico es que una red de expreso regional estaría formada principalmente por las líneas Belgrano Norte y Belgrano Sur, unidas a través de las líneas H e I (ambas modificadas, ya que por ellas circularían también trenes ferroviarios)*(error: son la H y la F). *Las líneas del Belgrano Norte y del Belgrano Sur son, junto con el Urquiza, las que menos cantidad de pasajeros transportan en el AMBA, aunque el Belgrano Sur se encuentra entre las de mayor crecimiento. Tanto el Belgrano Norte como el Belgrano Sur se caracterizan por atravesar localidades secundarias dentro del sistema de centros y subcentros metropolitanos (no pasan, por ejemplo, por las cabeceras de los partidos, excepto el Belgrano Norte en Los Polvorines)(sic).*¹³

El Legislador Eduardo Valdés fue muy elocuente en su exposición, reafirmando el concepto RER de los Fc. Belgrano y la sinergia con la construcción de la futura Línea F de subterráneos:

“Con respecto a la Línea F, que a mi entender es quizás la de mayor conectividad, quiero plantear que el oficialismo (PIDESBA) la lleva desde Plaza Italia por avenida Las Heras y Callao. Va por todo Callao, Entre Ríos, y cuando llega a Garay, dobla hacia Constitución. Lo que vemos en rojo es la Línea F que nosotros proponemos, (REdDES) que en lugar de nacer en Plaza Italia y Avenida Las Heras, la conectamos con la Línea H. Por eso, la hacemos nacer en la Facultad de Derecho –porque pensamos en aquel sueño que tenemos de que en el 2006 se van a electrificar los ferrocarriles: el Ferrocarril Belgrano Norte tiene convenio firmado y en el año 2006 debe electrificarse entrando en la red que vamos a plantear–, y llegaría a las vías del Ferrocarril Belgrano Sur, en la zona sur; y, **tranquilamente, podría conectarse Aeroparque y Ezeiza en un mismo viaje**, porque el Belgrano Sur llegaría hasta La Matanza, a la estación (del aeropuerto de) Ezeiza, en el Partido de Ezeiza.”¹⁴

Conclusión: Tardaron 40 años en reconocerlo y 10 años después que los autores del proyecto REDDES. Nunca es tarde, cuando la dicha es buena, lástima que el ANI o el PETERS no se hayan sumado a la difusión del extraordinario avance que significaría la conexión de los Aeropuertos. En el próximo capítulo se verán un par de imágenes sobre el tema.-

LOS AERONAUTICOS.-

Partimos desde una historia sistémica y coherente de la NO CONECTIVIDAD. Lo describe en forma clara y concreta en el punto 5.1.2: Historia del subsistema Aeroparque-Ezeiza, de su tesis doctoral el Dr. Gustavo Lipovich¹⁵, que lo podría resumir que detrás de las palabras escritas, surge con nitidez la

¹² Orduna, Martín B. Director de la Comisión de Tránsito y Transporte de la Legislatura de la Ciudad Autónoma-2001

¹³ Ídem Nota 9.- Pag. 136.

¹⁴ Ídem Nota 13.-Pags.191:192

¹⁵ Lipovich, Gustavo A., *Los Aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio metropolitano*, Tesis Doctoral, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina, mayo 2010.

cosmovisión y diferencias de dos voluntades políticas y estratégicas para la Nación Argentina y su inserción en el mundo.

El aeropuerto de Ezeiza inmerso en la Visión Argentina 1950¹⁶, era uno de los instrumentos para afianzar y consolidar la ubicación n° 12 en el ranking de países receptores del turismo mundial, al haber captado el 0,57% del total de ese año, como lo describe la Figura 1.11.-Primeros destinos mundiales, en la pag.26 del libro Introducción al Turismo de la OMT¹⁷. Con el derrocamiento del gobierno constitucional en el año 1955, comenzó a la caída en picada del vuelo de la Argentina, que en el mes de diciembre de 2001, estuvo a centímetros de estrellarse como el vuelo 2553 de Austral en Fray Bentos, Uruguay.

La mentalidad de la Argentina pequeña, del vuelo corto, bajo y a ras del suelo, hacía surgir *“Este nuevo aeropuerto se llamaría Aeroparque 17 de Octubre (hoy Jorge Newbery) y estaría catalogado como aeropuerto deportivo y auxiliar. Sin lugar a dudas, el Aeroparque era un aeropuerto que ocupó una superficie bastante menor a la de Ezeiza, con una inversión mucho más moderada e instalaciones bastante precarias. La terminal y la torre de control eran de madera -muy raras para la época- y estaban ubicadas a cierta altura para evitar la humedad”* (Gregoratti, 1996:85) (Lipovich, 2011: 267)

60 años después, el aeropuerto deportivo y auxiliar mueve prácticamente la misma cantidad de pasajeros/año que el aeropuerto pensado y proyectado para una Nación competitiva, atrayente, solidaria, sostenible, justa, libre y soberana.

La Cámara de Comercio de Buenos Aires y los intereses de la City porteña, lograron satisfacer a sus asociados. Así nos fue. La Argentina según datos de la OMT recibió en el año 2010, un total de 5.325.000 turistas internacionales, equivalente al 0,57% del mercado total de los 935 Millones de Turistas que recorrieron el mundo ese año, que le permitió ubicarse en el puesto n° 44 del ranking mundial.- Del 12° en 1950 al 44° en el 2010.-

La pregunta que surge obviamente: Argentina, para los próximos 60 años, con un mundo más integrado y globalizado, que al 2030 la OMT ya estima en 1800 millones de turistas internacionales¹⁸, casi el doble del 2010, que espera para salir de una mentalidad de cabotaje o de vuelo corto como el del gorrión, a una mentalidad más internacional y global con un vuelo como el del cóndor andino?

PENSAR en GRANDE y ACTUAR con GRANDEZA.-

En la introducción se indicó que prácticamente el 75% de todos los servicios ferroviarios del mundo que se interconectan con Aeropuertos son; LRT y Metros (25%) + Suburbanos y Regionales (50%).

Se tendrá presente la importante y extensa infraestructura ferroviaria metropolitana de Buenos Aires, como las principales conclusiones de los expertos e informantes claves del mundo, en El Desafío de las Megaciudades al expresar que el transporte es la infraestructura principal para ser el motor e impulsor de las mismas, focalizando la inversión en priorizar lo existente previo al desarrollo de nuevas facilidades y en el transporte masivo.

*“En la fuerte tendencia hacia la economía global, un intenso comercio internacional, turismo, cooperación científica, etc., la competencia de ciudades globales está incrementándose y convirtiéndose en crucial para su prosperidad y viabilidad.”*¹⁹

Por eso, establezco a priori el potencial de conectividad ferroviaria, que tienen ambos aeropuertos.

¹⁶ Troncoso, Claudia; Lois, Carla.- *Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión de Argentina (1950).*

¹⁷ OMT, Introducción al Turismo, Pag. 26.- Argentina recibió 534.000 turistas respecto a los 25.300.000 del turismo mundial de 1950, que significó el 2,11% del mercado total.

¹⁸ OMT, Turismo hacia el 2030, Panorama global, Ed.OMT, Octubre 2011, Madrid

¹⁹ Vuchic, Vukan R, Transportation for Livable Cities,

Tabla 1: Potenciales enlaces ferroviarios al Aeropuerto de Ezeiza.

Bus-Vans-Taxi	ACTUALIDAD.	Trocha mm
1ª-AV exclusivo	ARBEX: Estación Buenos Aires- Aeropuerto EZE	1000
1b-AV exclusivo	ARBEX : Expreso sin paradas intermedias: Aeroparque-Ezeiza	1000
1c-Regional	RER B (Los Fc.Belgrano unidos): Ruta 6(Pilar) al Aerop.EZE	1000
1d-Suburbano	RER B: Est. Boulogne – Aeropuerto de Ezeiza.	1000
1e-Suburbano	Suburbano: Pza.de los Virreyes-EZE	1435
1f-Metro E	Retiro-EZE= Metro Línea E + 1e //Metro Línea E + Bus exprés Pza. Virreyes-EZE	1435
1g-AV exclusivo.	ROCA express: Tren expreso s/paradas- Pza. Constitución-Aeropuerto EZE.-	1676
1h-Regional	Gral. Roca: Constitución-Temperley-Aeropuerto-Cañuelas	1676
1i-Suburbano	G.Roca: Pza. Constitución-Lanús-L.de Zamora-Monte Grande-Ezeiza-Aeropuerto	1676

Elaboración propia:

Tabla 2: Potenciales enlaces ferroviarios al Aeroparque Jorge Newbery

Bus-Vans-Taxi	ACTUALIDAD	Trocha mm
2b-AV exclusivo	ARBEX: Expreso sin paradas intermedias: Aeroparque-Ezeiza.	1000
2c-Regional	RER B:Aerop.EZE-Est.Buenos Aires-Fac.Dcho.-Aeroparque-Ruta 6	1000
2d-Suburbano	RER B:Aerop.EZE-Est.Buenos Aires-Fac.Dcho.-Aeroparque-P.Saavedra	1000
2f-Metro F	Barracas Este-Est.Buenos Aires-Fac.Derecho-Aeroparque-P.Saavedra	1000

Elaboración propia:

De la visión de las 2 tablas, surgen noticias muy alentadoras.

I) El Aeropuerto de Ezeiza tiene un potencial de 9 servicios ferroviarios, un 80% superior al máximo de 5 servicios hallados en el Aeropuerto John Lennon de Liverpool en el Reino Unido y si no se construyera el Suburbano Pza. de los Virreyes- Ezeiza (1e), el potencial serían 8 servicios y 60% superior al mismo Aeropuerto.

II) La única trocha ferroviaria lindera con los 2 Aeropuertos de Buenos Aires, es la métrica y pertenecientes al Fc Belgrano, en sus versiones Norte, Sur y Cargas.

III) Que el proyecto de instalar una estación para el Aeroparque Jorge Newbery, data desde 1931(Lipovich, 265)

IV) Que es el recorrido más corto para unir los 2 Fc. Belgrano de trocha métrica, a través de un túnel ferroviario subterráneo Facultad de Derecho-Parque Thais- Av. Libertador y Av. Callao-por ésta y sus continuadoras Av. Entre Ríos- Av. Vélez Sarsfield-Estación Buenos Aires.

V) El potencial de 3 servicios de conexión ferroviaria a través del Fc. Gral. Rocha, de trocha 1676 mm, es muy importante, pero en una posición de 2º nivel respecto a la anterior, pues aún conectándolo con el Fc. San Martín como un RER A no pasa lindero al Aeroparque Jorge Newbery.-

VI) Por último, tenemos los 2 servicios que se podrían instrumentar en trocha de 1435 mm, es el indicado en el punto 1e: Fc. Suburbano desde Plaza de Los Virreyes al Aeropuerto de Ezeiza²⁰.

De estas noticias, me lleva a expresar que si queremos tener y bregar por un transporte aéreo sostenible hay que promover la conectividad de los aeropuertos con el transporte terrestre más sostenible que es el guiado sobre rieles, que no depende de la congestión de las autopistas y vías rápidas, ni con los sistemáticos accidentes que ocurren en ellas, ni los cortes producidos en las mismas por reclamos vecinales o laborales, ni por el mayor consumo energético por pasajero-km, etc., razón por la cual los operadores aeroportuarios como los organismos que fijan la política en la materia, como los gobiernos locales y estatales deben involucrarse con un rol más activo en la materia.

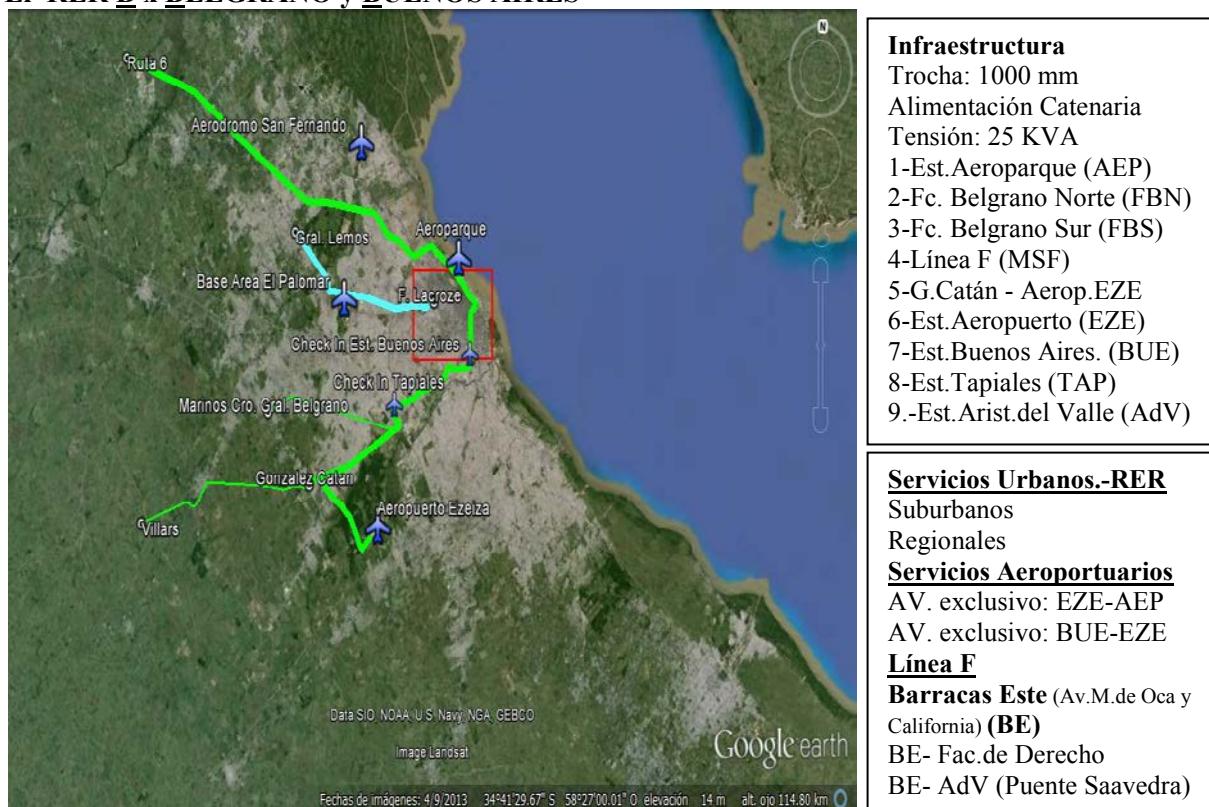
²⁰ CABOT, Diego, Proyectan un tren a Ezeiza. Sección Economía. Diario La Nación, 14/08/2011.-Buenos Aires, Argentina.-
<http://www.lanacion.com.ar/1397351-proyectan-un-tren-para-llegar-a-ezeiza-todas-las-valijas-van-por-el-canal-rojo>

El RER B, el Subterráneo y los AEROPUERTOS en BUENOS AIRES.

“ La París de América del Sur”, es el comentario de muchos turistas europeos o americanos del norte, expresan cuando hacen el recorrido con los Buses Turísticos en el área central o el corredor norte de la Megaciudad, pero al bajarse de los mismos y comparar el Transporte Público de París, su subterráneo o Metro, los modernos LRT más los RER como ferrocarriles suburbanos conectando a los 2 Aeropuertos, ahí se dan cuenta que están en Buenos Aires, aunque les corre la envidia, porque no tienen al Metrobus en la Av. de los Campos Elíseos.

El RER B es parte del proyecto REDDES, nacido en el año 2001, y apoyado por el Municipio de La Matanza²¹, el más poblado de Argentina, lindero a la Ciudad Autónoma y el Municipio de Ezeiza, que ha quedado inserto en la Ley 670 de ampliación de Red de Subterráneos, que implica la conexión de los 2 ferrocarriles Belgrano Sur y Norte, a través del eje de las Av. Vélez Sarsfield-Entre Ríos, en trocha métrica, gálipo ferroviario y 25 KVA, compartiendo la infraestructura con la línea F del Metro o Subterráneo de Buenos Aires, a construirse.

El RER B x BELGRANO y BUENOS AIRES



Elaboración propia

1) **El Fc. Belgrano Norte**, se extenderá desde la estación Villa Rosa (Pilar) hasta la Ruta Prov. n° 6, y electrificarlo con nuevo material rodante adecuado en velocidad y capacidad más una muy buena gestión por parte del concesionario **puede llegar a duplicar** sus números máximos alcanzados en el **año 2008 (45 MM de pasajeros)**.-Si a lo anterior, le agregamos que las demoras en horas pico en la Autopista Panamericana x la congestión y accidentes, no para de crecer, ineludiblemente que el Belgrano Norte con una política adecuada, captará con seguridad, un gran porcentaje de automovilistas.

²¹ Municipio de La Matanza: El más poblado de Argentina. Lindero a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y al Municipio de Ezeiza, siendo el Fc. Belgrano Sur, la columna vertebral ferroviaria del mismo. El Intendente Municipal Dr. Alberto Balestrini, asistió a la sesión de la Legislatura cuando se aprobó la Ley 670 el 08/11/01 y su sucesor y actual Jefe de Estado Municipal, Sr. Fernando Espinosa presentó a la Sec. De Transporte de Nación, las necesidades de mejorar las infraestructuras de conexión, basado en el Proyecto REDDES 09/06/06.- Expte.19138/06.-

2) **El Fc. Belgrano Sur**, que alcanzó la máxima capacidad de transporte de pasajeros en el **año 2000, con una cifra de 16.343.350 de pasajeros**, es el único ferrocarril que no dispone ninguna línea de subterráneos en las estaciones Terminal Buenos Aires y en la anterior Antonio Sáenz, pero al encontrarse cubriendo el total del Municipio de La Matanza y las zonas sur de los Municipios de Morón y Merlo, cuyas tendencias de crecimiento de población han sido infinitamente mayores que el resto del AMBA, razón por la cual la puesta en marcha del **proyecto REdDES**, haría llegar la cantidad de pasajeros anuales a una cifra estimada **en el orden de los 70 a 80 millones**.

3) Como este proyecto REdDES, está relacionado y en parte motivado por la conectividad de los 2 Aeropuertos de la Megaciudad, se propone que **todos los trenes que integren el servicio RER**, sean regionales o suburbanos, dentro éstos largos o cortos, los que pasen o terminen en los aeropuertos o en las terminales tradicionales, **tengan coches con categorías diferenciales** como tienen los aviones, aliscafos, cruceros o los buses interurbanos. Lo común a todas las categorías, serán **la velocidad de los trenes, puntualidad, frecuencia, seguridad, fiabilidad**, es decir que en el mismo tren habrá pasajeros low cost o turistas y pasajeros regulares o bussines.

4) Como hemos dicho, desde marzo del 2001, el camino más corto para la interconexión de ambos ferrocarriles y generar el RER B, el túnel entre Facultad de Derecho y Estación Buenos Aires, se superpone con la intención de la Ciudad Autónoma de construir **la Línea F** entre **Plaza Constitución y Plaza Italia** dentro del Proyecto **PIDESBA**, que no llegaba a Estación **BUENOS AIRES**, la que lleva el nombre y la marca de la Ciudad, de la Megaciudad y de la Pcia.



Elaboración: Equipo REdDES.- **PIDESBA**

PIDESBA

NO a los Aeropuertos.

Son sólo Líneas punto a punto.

NO atiende Terminal **Estación BUENOS AIRES**.-

NO atiende **Estación Fluvial Dársena Norte**.-

NO Hay LINEA CIRCULAR-

NO SER



Elaboración: Equipo REdDES.- **REdDES 2001-2013**

REdDES

SI conecta los 2 AEROPUERTOS.-

SI a 2 Líneas Diametrales: CH y DIE (perpendiculares)

SI a 1 Línea CIRCULAR (EI)

SI atiende a Estación. **BUENOS AIRES**.-

SI a Estación Fluvial Dársena Norte.

La comparación de ambas Líneas F es muy obvia.

Toda la traza o recorrido completo de la Línea F del PIDESBA están cubiertos por trazos de la F de REDDES u otras Líneas, que también fueron rediseñadas. Recibe solamente los pasajeros del Fc.

Roca en Pza. Constitución, a pesar de lo cual se le atribuye una potencialidad de 500.000 pasajeros diarios, que supera a la que actualmente traslada más pasajeros, la Línea B con 350.000 diarios²², con un costo de usd 500 MM, por la construcción de 7 estaciones, a lo largo de 5 km. Previendo la adquisición de 210 coches para conformar 30 trenes de 7 coches cada uno.-

La F de REDDES, por ser una línea totalmente transversal y alimentada por 5 ferrocarriles con todos sus ramales en la Megaciudad, es muy factible que los 500.000 se eleven desde un 40 a un 60%, que significa prever de 700 a 800.000 pasajeros diarios, razón por la cual los coches deberán mantener el concepto de gálibo ferroviario ancho y elevar a 9 en lugar de 7 coches por tren.

Hasta aquí, sería una comparación de 2 líneas subterráneas tradicionales de trocha media, pero si se toma la F de REDDES y se construye de trocha métrica, se puede dejar preparada para que salga a la superficie y continúe sobre las vías del Fc. Belgrano Norte hasta Aristóbulo del Valle (Puente Saavedra), con paradas en Salguero, Aeroparque, Ciudad Universitaria, Ciudad de Los Niños, Puente Saavedra, convirtiéndose en el Metro F.

Se mantiene el mismo concepto en todo el documento, a la luz de las experiencias internacionales en la materia, se pretende adaptarlas lo mejor posible a nuestra realidad con una visión estratégica de largo plazo.

5) Por último, además de la explotación de los servicios suburbanos y regionales, queda el servicio Premium o top del conjunto, que son los enlaces ferroviarios denominados de Alta Velocidad exclusivos, que unen los 2 Aeropuertos en forma directa sin paradas intermedias o a lo sumo una sola, donde funcione mostradores para despachar equipajes, el llamado Check in. En este aspecto el directo entre ambos Aeropuertos en línea recta hay una distancia de 26 km, mientras el expreso le demandaría en el orden de los 50 km., que le insumiría un tiempo en el orden de los 35 a 40 min. También se podría disponer de otro AV exclusivo desde la Estación Buenos Aires al Aeropuerto de Ezeiza, con una distancia de 41 km., que no debería insumirle más de 30 min.

Resumiendo:

Elegí el nombre de RER B, por ser la letra inicial del apellido del abogado y patriota Gral. Manuel Belgrano, que es el nombre de los Fc. a integrar junto con la B de Buenos Aires, pero que incluye además al RER que une los 2 principales Aeropuertos de la Ciudad Luz y como si eso fuera poco, por la historia de su construcción, participan 2 organismos en la operación (RATP y SCNF) y hay un cambio de conductores en el trayecto (Gare du Nord)

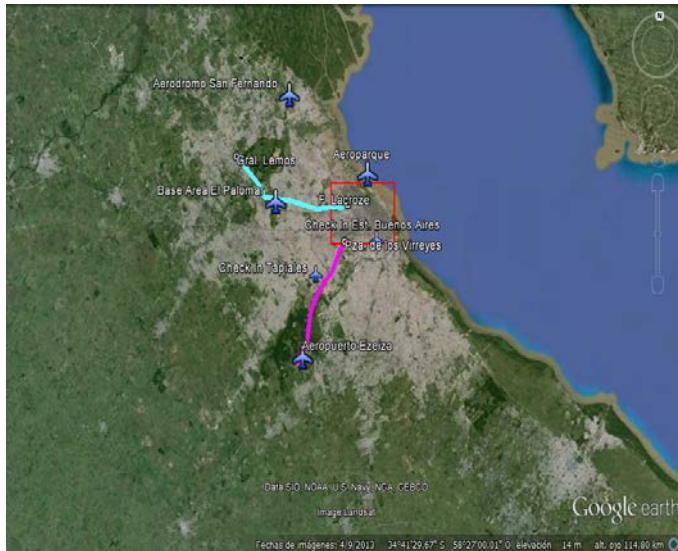
Pero este conjunto de proyectos, como un subsistema integrado de infraestructuras y servicios ferroviarios en la cual se combinan una Línea diametral (RER B) con una Línea Transversal (Metro Línea F) que conecta los 2 Aeropuertos entre sí y cada uno con el área central, es por lejos, el proyecto de transporte urbano, más sostenible y rentable desde lo financiero, económico, ambiental, social y político, con la amortización más rápida, no sólo de la Megaciudad de Buenos Aires sino de toda la República Argentina.

PROYECTAN UN TREN SUBURBANO al AEROPUERTO DE EZEIZA²³

Promueve: Grupo ROGGIO.- Tren Suburbano.- Est. Pza.de los Virreyes-Aerop.EZE
Trocha: 1435 mm.- Gálibo: Ferroviario.- Longitud: 21,2 km.- Estaciones: 7 (5 intermedias: 2 en Capital / 2 La Matanza / 1 Esteban Echeverría).- Valor estimado: 1.500 MM usd.
Acuerdo refrendado por Argentina y China Railway International.
Banco de China financiaría h/ 85% Plazo de Pago: 12 años + 3 gracia.-

²² AJZENMAN, Gustavo, El Subte F irá de Plaza Italia a Constitución.-Diario Perfil.15/09/2013, Buenos Aires, Argentina.-

²³ CABOT, Diego, Proyectan un tren a Ezeiza. Sección Economía. Diario La Nación, 14/08/2011.-Buenos Aires, Argentina.-
<http://www.lanacion.com.ar/1397351-proyectan-un-tren-para-llegar-a-ezeizatodas-las-valijas-van-por-el-canal-rojo>.



Este proyecto es el más inviable de todos.

Sería el equivalente al engendro emblemático de la década del 90, el Tren de la Costa, en el que cambiaron la trocha de 1676 mm del ramal Delta del Fc. B.Mitre para poder calzar unos LRT de 1435 mm de un fabricante europeo. Un fracaso. La década del 2000 no se puede quedar atrás. Cambian la trocha de 1000 mm para calzar otro LRT de 1435 mm de otro fabricante europeo para el Tren o Tranvía del Este en Puerto Madero. Parado. Sin soluciones a la vista.- Lamentablemente tuvo que ocurrir la tragedia de Once, del Fc. Sarmiento, para que estos horrores en materia de inversión ferroviaria no sea tan sencillo seguir impulsándolas.

Por eso, lo más rápido y serio, con un muy bajo nivel de inversión, es generar un bus expreso sin paradas intermedias entre el Aeropuerto de Ezeiza y la terminal Plaza de los Virreyes de la Línea E. Otra medida pertinente en vez de anunciar tantos Metrobuses y seguir poniendo cemento en la vía pública es llamar a Licitación para la provisión e instalación de la infraestructura de vías de la extensión de la Línea E desde Bolívar (Plaza de Mayo) hasta Retiro.

PLAZA CONSTITUCION-AEROPUERTO DE EZEIZA

Promovido por el ex grupo concesionario del Fc. Gral. Roca, el grupo empresario TMR SA y el entonces y actual Grupo Empresario Concesionario de los 2 Aeropuertos de Buenos Aires, que se presentan en éste documento, para correr un tren expreso sin paradas entre la estación Plaza Constitución hasta la estación Ezeiza donde giraría hacia el norte e ingresar a la traza del Fc. Belgrano.

“La nueva línea tendrá una extensión de casi 40 kilómetros y el ingreso al aeropuerto de Ezeiza será subterráneo... La nueva estación estará conectada con la terminal ferroviaria y con el subte C. Inicialmente se utilizarán formaciones ferroviarias usadas que se importarán de España y Portugal. Según anticipó Jaime (Ricardo), el Gobierno también tiene en estudio otro proyecto ferroviario para unir la zona Retiro con el aeroparque Jorge Newbery.

Una de las mayores dificultades de este proyecto, es la necesidad de expropiar viviendas residenciales, para llegar a la traza del Fc. Belgrano Sur desde la traza del Fc.Roca, aunque resuelto es el más sencillo y rápido de implementar a partir de la resolución y ejecución de la falta de interferencias en la nueva traza, ya sean de infraestructuras como de viviendas.

El otro aspecto, a resolver es la circulación de personas o viajeros o turistas hacia y desde Ezeiza, en la terminal ferroviaria de Constitución, con seguridad y libre de cualquier ya sea en el transbordo con la línea C o con algunos de buses que pasan por dicha Terminal o hacia los taxis.

La implementación en el mediano o largo plazo del RER entre los Fc. Gral. Roca y Fc. Gral. San Martín, ampliará el mercado de pasajeros a captar.

TAREAS CONCRETAS EN EL CORTO PLAZO

Teniendo la visión estratégica de la conectividad de los 2 Aeropuertos, se podrían acelerar tareas u obras actualmente en construcción más algunas intervenciones puntuales concretas

- 1) Avanzar con el llamado a Licitación de la compra e instalación de las vías y toda la infraestructura que fuera necesaria desarrollar para finalizar la extensión de la Línea E hasta Retiro.
- 2) Implementación inmediata de servicios Shuttle Bus hacia la estación Ezeiza del Fc. Gral. Roca
- 3) Mejorar todas las condiciones para la circulación y seguridad de turistas que arriben en los servicios regulares de trenes desde Ezeiza
- 4) Implementación inmediata de servicios Shuttle Bus con la estación Plaza de los Virreyes de la Línea E del Subterráneos o Metro de Buenos Aires,

CONCLUSIONES

De la lectura de lo presente, me lleva a expresar que si queremos tener y bregar por un transporte aéreo sostenible hay que promover la conectividad de los aeropuertos con el transporte terrestre más atractivo y más amigable con la sociedad y el medio ambiente, como es el guiado sobre rieles, que no depende de la congestión de las autopistas y vías rápidas de accesos, ni de los sistemáticos y constantes accidentes que ocurren en ellas, ni los cortes producidos por reclamos vecinales o laborales, ni por el mayor consumo energético por pasajero-km, etc.

Lo anterior implica que los operadores aeroportuarios como los organismos que fijan la política en la materia del transporte aéreo, como los gobiernos locales y estaduales en cuyos territorios se encuentren los aeropuertos sin conectividad ferroviaria con sus áreas centrales, deberían involucrarse con un rol más activo en el tema.

El caso Buenos Aires, muestra hasta el presente

- Una vocación por la no conectividad
- Un discurso y conocimiento de lo global e internacional, pero una actuación con objetivos muy locales y de corto plazo.
- Que tenemos todos los ingredientes para generar soluciones sistémicas y holísticas, en la integración y conectividad de los 2 Aeropuertos de Buenos Aires entre sí y cada uno de ellos con el área central de la Megaciudad.
- Que la conectividad referida en el párrafo anterior, formaría parte de una conectividad e integración de millones de personas de la Megaciudad, con el transporte público guiado sobre rieles, que aumentaría la atracción de los Aeropuertos y el Transporte Aéreo.

Por eso, reitero más que nunca, que hemos perdido muchos trenes y vuelos en nuestra historia reciente, para no seguir con esa tendencia, hay que pensar en grande y actuar con grandeza

REFERENCIAS

ACADEMIA NACIONAL DE INGENIERIA, *Estudio Estratégico Preliminar. Accesos a la Región Metropolitana de Buenos Aires. El Transporte Ferroviario y los Subterráneos*. Instituto del Transporte. Documento 2, Octubre 2011, Buenos Aires.

AJZENMAN, Gustavo, *El subte F irá de Plaza Italia a Constitución*.- Diario Perfil. 15/09/2013, Buenos Aires, <http://www.perfil.com/sociedad/El-subte-F-ira-de-Plaza-Italia-a-Constitucion-20130915-0057.html>

CABOT, Diego, *Proyectan un tren a Ezeiza*. Sección Economía. Diario La Nación, 14/08/2011.- Buenos Aires, Argentina.- <http://www.lanacion.com.ar/1397351-proyectan-un-tren-para-llegar-a-ezeizatodas-las-valijas-van-por-el-canal-rojo>.

FARBEROFF, Ceferino L. *El proyecto de mudar el Aeroparque a Ezeiza*, Suplemento M2 de Arquitectura, Diario Página 12, 10/03/2001, Buenos Aires, Argentina.

FARBEROFF, Ceferino L. *Infraestructura y Transporte. Su importancia en la integración de América del Sur. Un nuevo paradigma integrador...* Comunicación presentada en el I Congreso Internacional del Mercosur. Desde el MERCOSUR hacia la PATRIA GRANDE, Colegio de Abogados de la Provincia de Buenos Aires, abril 2004, La Plata, Buenos Aires, Argentina.

GLOBE SCAN y MRC McLean Hazel, *Desafío de las Megaciudades. Una perspectiva de líderes y expertos*, Ed. Siemens AG, Múnich, 2007.- Ver <http://www.aan.siemens.com/chile/e-brochures/Documents/Desaf%C3%ADo%20sde%20las%20Megaciudades%20-%20Siemens.pdf>

GOBIERNO de BUENOS AIRES, Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda, Garay, Alfredo. Coord. *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, 2007, La Plata, Argentina

LEGISLATURA Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Aprobación ley 670, Nuevas Líneas de Subterráneos. Versión Taquigráfica Vt49-2001 del 08/11/2001.- pgs.124:234.
Ver: <http://www.legislatura.gov.ar/vt.php>

LIPOVICH, Gustavo A. *Los Aeropuertos de Buenos Aires y su relación con el espacio metropolitano*, Tesis Doctoral, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina, mayo 2010.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO. *Introducción al Turismo*.-Editorial OMT-Madrid, 1998

MINISTERIO DE TURISMO ARGENTINA (2012)

TRONCOSO, Claudia; LOIS, Carla.- *Políticas turísticas y peronismo. Los atractivos turísticos promocionados en Visión de Argentina (1950)*. Disponible en http://www.naya.org.ar/turismo/congreso2003/ponencias/Claudia_Troncoso.htm

VUCHIC, Vukan R., *Transportation for Livable Cities*, Center for Urban Policy Research, Rutgers University, New Brunswick, New Jersey, Estados Unidos de America, 1999